



Centro Universitário de Brasília - UniCEUB
Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS
Curso de Bacharelado em Direito / Curso de Bacharelado em Relações Internacionais

PAULA CRISTINA MACÊDO MATTÄUS

**ESQUECERAM DE MIM. E A CORREÇÃO DOS VALORES A TÍTULO DE
INDENIZAÇÃO DENTRO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL:
por que não “adotá-la”?**

**BRASÍLIA
2019**

PAULA CRISTINA MACÊDO MATTÄUS

**ESQUECERAM DE MIM. E A CORREÇÃO DOS VALORES A TÍTULO DE
INDENIZAÇÃO DENTRO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL:
por que não “adotá-la”?**

Monografia apresentada como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em Direito
/ Relações Internacionais pela Faculdade de
Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro
Universitário de Brasília (UniCEUB).

Orientador (a): Professor Msc. José Pedro Brito
da Costa.

BRASÍLIA
2019

PAULA CRISTINA MACÊDO MATTÄUS

**ESQUECERAM DE MIM. E A CORREÇÃO DOS VALORES A TÍTULO DE
INDENIZAÇÃO DENTRO DA CONVENÇÃO DE MONTREAL:
por que não “adotá-la”?**

Monografia apresentada como requisito parcial
para obtenção do título de Bacharel em Direito
/ Relações Internacionais pela Faculdade de
Ciências Jurídicas e Sociais - FAJS do Centro
Universitário de Brasília (UniCEUB).

BRASÍLIA (DF), 07 DE MAIO DE 2019.

BANCA AVALIADORA

Msc. José Pedro Brito da Costa
Professor Orientador

Msc. Paulo Henrique Franco Palhares
Professor Avaliador

Dedico esta monografia para aqueles que estiveram juntos, comigo, até o presente, além de todas as Entidades de Bem, e, principalmente, a duas pessoas que Elas levaram consigo para ficarem, até o momento em que quiserem, em sua morada: meu amado pai, meu grande guerreiro, e meu tio, José Mendes Fernandes, um dos primeiros aviadores da República Federativa do Brasil.

RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo apresentar as omissões decorrentes da não aplicação de correções aos valores praticados - a título de reparação - dentro das Convenções de Varsóvia e de Montreal -, além dos montantes oferecidos, com igual referência, pelo Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), de 19 de dezembro de 1986, que ainda são descritos tendo como referência índice extinto desde o último ano da década de 1980. Para atingir os objetivos, foram realizadas pesquisas bibliográficas qualitativas, utilizando livros, artigos físicos e digitais; a pesquisa também se classifica como exploratória, visando proximidade com o tema. No decorrer da monografia, foi apresentado que apesar da temática da Convenção de Roma, a referida carrega a previsão de que, em caso de morte ou lesão corporal, o valor global a ser conferido às vítimas de eventos danosos é de 500.000 francos - ouro Poincaré, valor maior que o de Montreal. Por fim, dentro do apresentado, há a demonstração de que as correções dos valores e a atualização do índice, contido no CBAer, - para que correspondam aos anseios de todos os interessados - fazem - se mais que necessárias, uma vez que encontram disposições dentro da Convenção de Montreal, de 1999, para tal - destacadas pelo artigo 24 - e que suas aplicações vão ao encontro da conferência de direitos e a continuidade de sua utilização, de modo a evitar um eventual fracionamento.

Palavras-chave: Convenção de Varsóvia. Convenção de Montreal. Recurso Extraordinário. STF. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Direito Aeronáutico. Aviação Civil.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	7
1 QUANTO A RESPONSABILIDADE CIVIL COMO PARTE DAS CONVENÇÕES QUE VERSAM A RESPEITO DO TRANSPORTE DE PESSOAS E BAGAGENS.....	8
1.1 A Convenção de Varsóvia de 1929	10
1.2 A Convenção de Varsóvia e os valores dispostos para aplicação às reparações	10
2 LEGISLAÇÃO INTERNA	14
2.1 Legislação interna: iniciativas	17
3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL.....	20
3.1 A Convenção de Montreal de 1999 e os valores dispostos para aplicação às reparações	22
3.2 A previsão de iniciativa por parte dos Estados pactuantes:	30
3.3 Responsabilidade civil: quanto a natureza das indenizações:	30
4 QUANTO AO ENTENDIMENTO DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ)	32
4.1 Quanto a previsão de reparação por danos dentro do ordenamento jurídico brasileiro.....	34
5 QUANTO AO ENTENDIMENTO DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF)	37
CONCLUSÃO.....	41
REFERÊNCIAS.....	45

INTRODUÇÃO

Este trabalho oferece a proposta de alinhar o texto de convenções em uma única base com a finalidade de servir de parâmetro às discussões - no que concerne à aplicação dos montantes considerados e conferidos às indenizações atribuídas às vítimas de eventos danosos por parte dos transportadores - haja vista que a legislação interna os tem como prestadores de serviço, portanto, conferindo-lhes responsabilidade objetiva pelos possíveis prejuízos que vierem a causar.

Para tal, em virtude do desejo de encontro de satisfação por parte de quem vem a ser satisfeito, pretende-se a avaliação e a verificação de correções aos limites dos montantes indenizatórios determinados pela Convenção de Montreal de 1999 - por meio do decreto de número 5.910, de 27 setembro de 2006¹ - promulgada com a previsão de revisão de valores, para que se tornem mais atrativos, com a finalidade de ressarcimento ou reparação da parte atingida pelo evento danoso, condizentes com os que deveriam ser praticados na atualidade.

Inicialmente, a presente monografia parte da avaliação de que se deva levar em consideração elementos de responsabilidade civil, seja ela enquadrada como objetiva ou subjetiva. Dentro da responsabilidade objetiva, a atenção para a análise da teoria de risco - ou do chamado risco de voar - própria daquele que a assume como tarefa, fazendo do voo também sua respectiva atividade profissional e, dessa forma, respondendo pela causa e, conseqüentemente, pelos efeitos que sua realização possa produzir.

Diante do exposto, o que se pretende é o enfrentamento de que, há décadas, os instrumentos de conferência de direitos - no tocante às convenções de Direito Aeronáutico - necessitam de serem revistos e atualizados, para que venham ao encontro dos anseios de todos os envolvidos, de forma a permitir que não venham a ser reapreciados somente dentro do contexto de uma fatalidade. A proposta de revisão, consoante ao artigo 24 do referido decreto, necessita atender a sua proposta original, de maneira a corresponder positivamente às satisfações, o que não coaduna com constrangimentos.

¹ BRASIL. **Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

1 QUANTO A RESPONSABILIDADE CIVIL COMO PARTE DAS CONVENÇÕES QUE VERSAM A RESPEITO DO TRANSPORTE DE PESSOAS E BAGAGENS

Não dá para abordar a questão de quantias a serem oferecidas a título de indenização sem estabelecer um elo entre elas e a obrigação que cabe ao transgressor quanto ao o dever de conferi-las a quem de direito.

A responsabilidade é a definição para quem tem a obrigação de assumir para si os atos que praticou de modo a responder pelas próprias consequências, por aquilo que veio a atrair a partir de uma conduta, que pode ser danosa ou não, perante outrem.

Quando avaliada, a responsabilidade civil tem como foco o dever de indenizar e, de acordo com que pontua Pereira², a noção de reparação tem muito mais amplitude que a contida no conceito de ilicitude, o que deve ser compreendido por atos ilícitos: se a noção abrangida em indenizar cria a obrigação do ressarcimento há, entretanto, casos de reparação em que não se considera a ilicitude da conduta de quem a pratica.

A responsabilidade civil, portanto, carrega elo com uma contraprestação: tem vínculo com direito de obrigação. Segundo Souza, há o dever de indenizar caso haja a quebra de algo que não deve - ou não deveria - ser violado³. Mediante a ofensa a um direito há a imposição do dever de oferecer a devida reparação.

Dessa maneira, com a prova da culpa por parte do agente, eis a afirmativa de quem passa a ter o dever de reparar e é basicamente nisso que se funda a teoria da responsabilidade objetiva.

Uma corrente, tida como “objetivista”, teve o propósito de descaracterizar o elo entre a obrigação de ressarcir e todo significado de transgressão. Foi na França que a responsabilidade objetiva fundada na doutrina de risco encontrou campo para desenvolvimento

² PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil**: contratos. São Paulo: Forense, 2015. v. 3. 517 p.

³ SOUZA, Carlos Affonso Pereira de. **Teoria geral das obrigações e dos contratos**. 4. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2013.

de sua doutrina pelo trabalho de Raymond Salleilles e Étienne Louis Josserand entre o final do século XIX e início do século XX⁴.

De acordo com as observações de Wilson Mello da Silva, o trabalho de Seleilles⁵, no tocante ao que tange às teses subjetiva e objetiva da responsabilidade civil, pode ser verificado não por uma linha verticalizada, mas por uma curvatura, levando - se em conta que o referido estudioso francês teria dado início à construção de doutrina própria e de maneira tímida.

Seleilles⁶, consagrou-se quando se insurgiu contra a culpa, ao firmar a reparação no conceito material daquilo que seria um evento danoso. Ele admitia que ambas as teses conviviam em harmonia para, em seguida, balizar a valorização em sua totalidade na responsabilidade subjetiva pela objetiva e, depois, finalmente, afirmar que ambas tinham seu devido lugar dentro da ordem jurídica.

Por fim, a questão foi resolvida por Étienne Louis Josserand, por meio de aresto, no dia 13 de fevereiro de 1930, que lançou – de maneira fervorosa – argumentos em prol da teoria do risco, consagrando tese no que dispunha o § 1º do artigo 1384, do Código Civil francês, o qual abordava a hipótese de responsabilidade com regência pela teoria do risco.

Quanto à teoria de risco – ou o chamado risco de voar – não carece de muita compreensão de que tem natureza tomada por objetiva, uma vez que o agente assume os riscos que empreende da atividade praticada, seja por profissionalismo ou não, ao criar chances de perigo para si e para terceiros.

De acordo com essa teoria, o agente que por meio de sua atividade produz riscos de danos a terceiros tem o dever de repará-los mesmo que tal prática seja isenta quanto a culpa: diante da situação avaliada - proporcionada à vítima - se a relação de causa e efeito for diretamente ofensiva, aquele que a produziu tem o dever de indenizar.

⁴ SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. **Cláusula geral de risco e a jurisprudência dos Tribunais Superiores**. Superior Tribunal de Justiça. Doutrina. Edição Comemorativa - 25 anos. Brasília, abril de 2014. p. 25.

⁵ SELEILLES, Raymond. *Les Accidents du Travail et la Responsabilité Civile*. Paris: A. Rousseau, 1897. p. 21 - 22 *apud*. SILVA, Wilson Mello da. **Responsabilidade sem culpa**. São Paulo, Saraiva, 1974. p. 49 – 52.

⁶ *Ibidem*, p. 50.

1.1 A Convenção de Varsóvia de 1929

A Conversão de Varsóvia foi promulgada pelo governo brasileiro por meio do decreto de número 20.704, de 24 novembro de 1931⁷, - dentro de um regime tido como Estado Novo - convenção que foi ratificada, naquela época, por 13 Nações e aderida por outras 61, surgindo dos trabalhos concluídos da Primeira Conferência Internacional de Direito Aéreo Privado, ocorrida em Paris, em 1925.

Após três anos, em 1933, a Convenção de Roma, atualizada em 1952,⁸ veio determinar o regramento para o sequestro preventivo de aeronaves - contendo apenas 15 artigos - convenção que também foi promulgada pela República Federativa do Brasil - por haver, naquela ocasião, problemas de ordem generalizada dentro dos direitos tidos como comerciais, o que implicava na necessidade de celebração de acordos para poder chegar ao território de outro Estado ou até mesmo para poder sobrevoá-lo.

A Convenção de Varsóvia, de 1929, que estabeleceu a origem de toda a regulação de responsabilidade em relação ao transporte de pessoas e bagagens - por determinar a normatização unificada ao fixar cada valor indenizatório para cada tipo de evento danoso - tendo reconhecimento por parte de outros Estados - recebeu a chancela de 32 países – encontrou – se fragmentada quando da denúncia apresentada pelos Estados Unidos da América, em 15 de dezembro de 1965, também por apresentar montantes – para a restituição e reparação – que não satisfaziam mais a transportadores e transportados⁹.

1.2 A Convenção de Varsóvia e os valores dispostos para aplicação às reparações

O problema da Convenção de Varsóvia de 1929 era que, além de ter valor global no tocante às reparações estimado baixo – ainda confere – se a quantia de 125.000 francos franceses¹⁰ em caso de falecimento do transportado -, as companhias aéreas, por “absoluta e espontânea pressão”, não gostaram de ficar com a conta daquilo que tinham como prejuízo, ao

⁷ BRASIL. **Decreto n. 20.704, de 24 de novembro de 1931**. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm. Acesso em: 19 fev. 2019.

⁸ BRASIL. **Decreto n. 52.019, de 20 de maio de 1963**. Promulga a Convenção sobre os danos causados a terceiros, na superfície, por aeronaves estrangeiras, firmada em Roma, a 7 de outubro de 1952. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-52019-20-maio-1963-391861-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 22 jan. 2019.

⁹ BRASIL. **Decreto n. 20.704, de 24 de novembro de 1931**. *Op.cit.*

¹⁰ *Ibidem*.

levarem em consideração que a referida tem como base a responsabilidade civil subjetiva, o que significa que a culpa de quem assume o ônus por transportar tem de ser provada.

De acordo com a teoria subjetiva pela transgressão é necessária a realização de prova dentro do evento culposos - contra o agente - que venha ocasionar dano a si ou para um terceiro envolvido para, então, pensar – se em responsabilizar aquele que causou o prejuízo quanto ao dever de reparar. Esse tipo de responsabilidade depende da conduta de quem contratou a prestação de serviço.

Apesar dos limites monetários fixados dentro das disposições do chamado sistema da Convenção de Varsóvia terem de ser respeitados por todos os Estados signatários, a própria convenção não limita ao que reserva em si: ela carrega previsão de excedente de valores, conforme pode ser verificado na redação do artigo 22, inciso I, do Decreto de nº. 20.704 de 1931¹¹, quando também observa a realização de acordo especial entre os contratantes, neste caso, o transportador e o passageiro.

Outro problema surgido pela aplicação da Convenção de Varsóvia, de 1929, é que apesar de dispor, de alguma maneira, de elementos de segurança para o passageiro contratante do serviço - que poderia conferir os valores de reparação para cada evento tido como danoso no próprio dispositivo de lei – é que a referida dedicava principal atenção à defesa de quem tinha o tiquete para dar, neste caso, as empresas transportadoras.

Em contrapartida, a identificação do que poderia ser um evento danoso e quanto a empresa de transporte aéreo deveria conferir - a título indenizatório - ao transportado trouxe celeridade quanto à realização de pagamentos, de modo a evitar ações judiciais no sentido de conferência de direitos, pois ficaram descritos, como também questionamento em relação a valores, pois também encontravam – se explícitos, garantindo, assim, a aplicabilidade do sistema convencionado.

¹¹ BRASIL. **Decreto n. 20.704, de 24 de novembro de 1931**. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm. Acesso em: 19 fev. 2019, Art. 22.

O chamado sistema da Convenção de Varsóvia trouxe, como fundamento, a uniformidade quanto às regras a serem conhecidas pelos prestadores do serviço contratado e impôs limites aos montantes de indenização. Porém, até o presente momento, este trabalho apresenta redação com verbos no pretérito, pois o contexto para a aplicação das disposições contidas, pelo convencionado na Polônia, em 1929, está distante do conferido à atualidade.

Por outro lado, o acordado em 1929 tem sua devida importância: em um mesmo artigo, ele aponta o que pode ser descrito como dano e acaba por definir quem ou o que o causou. A conferência de elementos ensejadores de reparação, logicamente, carece de mais explicações, porém, para um texto escrito em 1929, em muito acrescenta saber que o transportador - como agente - responde pelo dano ocasionado pela morte, ferimento ou qualquer outra lesão corpórea causada ao passageiro.¹²

É claro que para ser passageira a pessoa necessita estar em um meio de transporte, neste caso o avião, ela tem que estar a bordo de uma aeronave ou no curso de quaisquer operações de embarque ou desembarque. É evidente diferenciar o incidente do acidente aéreo, e, para isso, primeiramente, a Convenção de Varsóvia de 1929 teria de trazer a definição daquilo que seria – ou seja – o avião.

O incidente aéreo ocorre quando a pessoa sofre por algum tipo de fato, que pode ser lesivo ou não, em decorrência da atividade que ela desempenha. Neste caso, o incidente aéreo pode ser exemplificado por uma pessoa que vá prestar serviços de limpeza em uma aeronave e dela caia. A aeronave tem de estar parada, com motores desligados, estacionada e o ocorrido não pode ter relação com a atividade de transportar: acontece pelo meio e não tem relação direta com a finalidade.

O acidente aéreo, ao contrário, só ocorre em decorrência da atividade. Ele só teve esse fim, essa característica, porque decorreu de algum evento relacionado à realidade de transportar: do fato de o aparelho estar em movimento e estar sendo utilizado para esse fim.

Neste caso, talvez, poderia ser exigir muito, haja vista que tal explicação - daquilo que define – se como uma aeronave - somente se fez presente após a publicação do anexo sétimo¹³

¹² BRASIL. **Decreto n. 20.704, de 24 de novembro de 1931**. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm. Acesso em: 19 fev. 2019. Art. 17.

¹³ B.O.M. 1ª série, número 52, 6º suplemento. 4587 p.

da Convenção de Chicago, de 1944, - também promulgada pela República Federativa do Brasil - que versa a respeito da segurança de voo¹⁴. Em outros casos, como no da Convenção de Roma, de 1952¹⁵, a definição do que seria uma aeronave tem - ou teria - de ser deixada ao poder discricionário do magistrado.

Quanto aos valores praticados dentro da Convenção de Varsóvia também cabem os destaques trazidos pelos artigos, além do 22 - citado anteriormente -, o 22, número 2, com a limitação de 250 francos franceses por quilograma de mercadoria ou bagagem despachada, o artigo 22, número 3, quando o transportado tenha a guarda dos objetos também transportados, fato que contém a limitação em até 5 mil francos franceses, não dispondo a presente a respeito de eventual dano moral que qualquer uma das eventualidades configuradoras de dano material vierem a acarretar.

A Convenção de Varsóvia também aborda outro problema que não entra dentro do rol do chamado “mero dissabor cotidiano”: o transportador também fica responsável por arcar com o dano proveniente do atraso da realização do transporte aéreo de pessoas e de seus referidos conhecimentos¹⁶. Porém, não há a conferência – dentro do texto de norma recepcionada – de valor limite destinado para o tipo de transtorno. O dano moral - em decorrência do evento danoso - pode ser considerado em forma implícita.

¹⁴ BRASIL. **Decreto n. 21.713, de 27 de agosto de 1946**. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 22 fev. 2019.

¹⁵ BAGANHA, José Tomás. **Responsabilidade civil perante terceiros à superfície no transporte aéreo internacional**. Administração de Macau, China, v. 10, n. 36, jul. 1997. 429 p.

¹⁶ BRASIL. **Decreto n. 20.704, de 24 de novembro de 1931**. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional. Artigo 19. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm. Acesso em: 19 fev. 2019.

2 LEGISLAÇÃO INTERNA

Quanto à aplicação da legislação interna ainda valem as disposições do que reza o Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer)¹⁷, que contém “pitadas” das redações presentes nas Convenções de Varsóvia, Chicago, Haia, Roma, uma parte do que confere a Convenção de Montreal, de 1971, e outra “pitada” brasileira quanto à disposição de valores para cada modalidade de evento danoso, no capítulo destinado às responsabilidades pelo ônus de transportar.

O texto do CBAer de 1986 veio para preencher certas lacunas deixadas pelos decretos anteriores, alguns apresentados dentro de um regime autoritário - a exemplo do decreto – lei de número 32, de 18 de novembro de 1966¹⁸, que estabeleceu o Código Brasileiro do Ar (CBA), o de 1967 - e veio atualizar o valor global dentro do que dispunha o decreto – lei de número 483, de 6 de junho de 1938¹⁹, de modo a corrigir e atualizar os montantes devidos a título indenizatório.

Porém, a missão de corrigir e conferir montantes satisfatórios para quem tivesse de ser devidamente indenizado - de maneira eficiente - durou pouco: até o último ano da década de 1980. Apesar de pontos positivos - o CBAer de 1986, em seu artigo 106, traz a definição do que seria um avião, no artigo 107, a classificação dos tipos de aeronaves -, a redação apresenta, também, contradição quanto à questão de responsabilidade do transportador e a relação de seguro.

Além da redação do CBAer de 1986²⁰ prever a conferência de montantes a quem de direito em índice extinto, assim como dispõe a Convenção de Varsóvia de 1929, há a previsão de nulidade para a cláusula que contiver a exoneração de responsabilidade do transportador ou estabelecer redução aos limites impostos dentro do capítulo destinado à matéria²¹ para, em

¹⁷ BRASIL. **Decreto n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

¹⁸ BRASIL. **Decreto n. 32, de 18 de novembro de 1966**. Institui o Código Brasileiro do Ar. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/De10032.htm. Acesso em: 12 jan. 2019.

¹⁹ BRASIL. **Decreto n. 483, de 6 de junho de 1938**. Institui o Código Brasileiro do Ar. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-483-8-junho-1938-350803-publicacaooriginal-1-pe.html>. Art. 91. Acesso em: 26 jan. 2019.

²⁰ BRASIL. **Decreto n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. *Op.cit.*

²¹ *Ibidem*, Art. 257.

seguida, na parte das garantias, trazer a informação de que “o recebimento do seguro exime o transportador da responsabilidade”.²²

A Obrigação do Tesouro Nacional (OTN) é um título da dívida pública que foi emitido no Brasil entre 1986 e 1989. Substituiu a Obrigação Reajustável do Tesouro Nacional (ORTN). A OTN foi instituída durante a vigência do Plano Cruzado e teve o seu valor congelado durante 12 meses. A previsão de extinção da Obrigação do Tesouro Nacional (OTN) está contida dentro do texto da lei de número 7.730, de 31 de janeiro de 1989, no artigo 15, II.²³

Os artigos que tratam a respeito dos valores destinados à reparação em Obrigações do Tesouro Nacional (OTNs), dentro do CBAer, são o 257; 260; 262; 269; 269, I e 269, II. O artigo 257²⁴ versa a respeito do valor global, em relação a cada passageiro e tripulante, limitando a responsabilidade por morte ou lesão, ao valor correspondente, na data do pagamento, a 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional (OTNs) e dispõe a respeito do atraso do transporte aéreo prevendo a restituição de 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTNs) na data da ocorrência do fato.

Dentro da responsabilidade por danos à bagagem, no artigo 260 do CBAer²⁵, há a limitação de responsabilidade do transportador por dano, consequente da destruição, perda ou avaria da bagagem despachada e – ou - também conservada em mãos de passageiro - por óbvio - ocorrida durante os atos de prestação de serviços dentro do contrato de transporte aéreo, limitando a ocorrência ao valor de 150 (cento e cinquenta) Obrigações do Tesouro Nacional (OTNs) - na data do pagamento - em relação a cada um dos transportados.

Novamente, encontrando previsão na Seção V, em relação à responsabilidade por danos à carga dentro do que reza o artigo 262²⁶, também do CBAer, no caso de atraso, perda, destruição ou avaria à carga ocorrida durante os atos de prestação de serviços dentro do contrato de transporte aéreo, de maneira a limitar o valor correspondente à responsabilidade do

²² BRASIL. **Decreto n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm. Art. 281. Acesso em: 15 jan. 2019.

²³ BRASIL. **Decreto n. 7.730, de 31 de janeiro de 1989**. Institui o cruzado novo, determina congelamento de preços, estabelece regras de desindexação da economia e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7730.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

²⁴ BRASIL. **Decreto n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. *Op.cit.* Art. 257.

²⁵ *Ibidem*, Art. 260.

²⁶ *Ibidem*, Art. 262.

transportador em 3 (três) Obrigações do Tesouro Nacional (OTNs), por quilo, salvo se o (a) passageiro (a) apresentar declaração especial de valor feita pelo expedidor.

E por último, dentro do Capítulo III – como destaque da responsabilidade para com terceiros na superfície, fazendo as limitações – observa - se uma “pitada” da Convenção de Roma, de 1952, – diante da variação dos valores por Peso Máximo Autorizado à Decolagem (PMAD) em 3.500 (três mil e quinhentas) Obrigações do Tesouro Nacional (OTNs) e de acordo com o artigo 269, I,²⁷ para aeronaves com o peso máximo de 1000kg (mil quilogramas) e, em conformidade com o artigo 269, II, do CBAer²⁸, com a disposição de acréscimo de um décimo do valor de cada Obrigação do Tesouro Nacional (OTN) por quilograma que exceder a 1000 (mil).

Diante das observações feitas, dois parlamentares, um no início da década de 1990 e outro - em meados da referida - tiveram iniciativa com a finalidade de correção das disposições do Código Brasileiro de Aeronáutica, de 1986, para que o texto viesse a contemplar - de modo a atender as necessidades internas - a devida correção para os montantes descritos, dentro do CBAer, pondo também em questionamento a unidade monetária contida dentro da Convenção de Roma de 1952.

Nos primeiros anos da década de 1990 - durante o governo Itamar Franco - o senhor deputado Fabio Feldmann (PSDB – SP) atento ao que dispunha a conversão, em território nacional, dos valores descritos na Convenção de Roma - atribuídos às vítimas de acidente aeronáutico e por danos causados a terceiros na superfície - apresentou o Projeto de Lei 4.093, de 10 de agosto de 1993²⁹, colocando em xeque a utilização do franco - ouro Poincaré “pela utilização de outra lógica que pudesse descrever os cálculos de acordo com a compreensão da matéria em território nacional.”

O deputado também considerou que, de alguma maneira, a “troca” do franco francês, descrito na Convenção de Varsóvia, de 1929, pelo franco - ouro Poincaré, consistia em “deturpação” ao Sistema de Varsóvia, quando tentou fixar bases para a conversão em moeda

²⁷ BRASIL. **Decreto n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Art. 269, I. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

²⁸ *Ibidem*, Art. 269, II.

²⁹ BRASIL. **Projeto de Lei n. 4.093, de 10 de agosto de 1993**. Dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbanos e suburbano, da União para os Estados e Municípios, e dá outras providências. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1993/lei-8693-3-agosto-1993-376934-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 13 fev. 2019.

nacional dos valores estipulados para limite de responsabilidade do transportador, o que pode ser compreendido também pela análise do decreto de número 97.505, de 13 de fevereiro de 1989, que trouxe a previsão de que 15 francos – ouro Poincaré equivalem a 1 Direito Especial de Saque (DES) para as convenções que o adotam dentro do território brasileiro.

De acordo com o decreto de número 97.505, de 13 de fevereiro de 1989³⁰, o franco francês utilizado pela Convenção de Varsóvia, de 1929, e pelo Protocolo de Haia, de 1955, passaria a ser conferido, assim como na Convenção de Roma, de 1933 e de 1952, em ouro – franco Poincaré, onde caberia também a leitura de cada 15 francos para o valor correspondente a uma (1) unidade monetária encontrada dentro da Convenção de Montreal de 1999: o Direito Especial de Saque (DES).

2.1 Legislação interna: iniciativas

Em razão do PL do deputado federal Fábio Feldmann (PSDB – SP), de maneira a descomplicar a vida de vulneráveis e atento as questões práticas dentro das relações de consumo, o também deputado, senhor Celso Russomanno, à época filiado ao PSDB de São Paulo, decidiu por tomar outra iniciativa tendo a primeira como base: o Projeto de Lei 1.349, de 7 de dezembro de 1995.³¹

Essa iniciativa tinha por finalidade alterar os valores correspondentes, dentro dos artigos que dispunham a respeito de valores praticados quanto a responsabilidade civil, integrantes do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) de 1986, fazendo importantes considerações.

O parlamentar paulistano propôs a alteração de alguns artigos da lei de número 7.565, de 19 de dezembro de 1986, para que, com a sanção, o CBAer contasse com nova redação, de modo que os valores dentro do capítulo destinado à responsabilidade civil e atribuído à responsabilidade para com terceiros na superfície, além do destinado às garantias, fossem

³⁰ BRASIL. **Decreto n. 97.505, de 13 de fevereiro de 1989**. Estabelece normas e critérios para a conversão do franco-ouro Poincaré. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1989/decreto-97505-13-fevereiro-1989-448248-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 jan. 2019.

³¹ BRASIL. **Projeto de Lei n. 1.349, de 7 de dezembro de 1995**. Altera dispositivos da Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e dá outras providências. Disponível em: https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=652A0AC8D9305B96E7AFE2313E5318D9.node2?codteor=1137772&filename=Avulso+-PL+1349/1995. Acesso em: 14 fev. 2019.

convertidos em salários mínimos em vigência na data de pagamento de indenização por conta de eventos danosos.

O argumento utilizado pelo deputado, em 7 de dezembro de 1995, era de que, além de outros aspectos elencados dentro do CBAer, ainda em consonância com o que versa o artigo 281 do referido – tendo a indispensabilidade da obrigação de contratação de seguro para fazer frente ao pagamento de indenizações – havia também a necessidade de alteração do instrumento de conversão que, no código em vigor, não encontrava mais vigência, índice - em dezembro de 1995 - ultrapassado há mais de meia década.

Há 32 anos, o CBAer, de 1986, ainda mantém a incorreção do índice de conversão, descrito em Obrigação do Tesouro Nacional (OTN), e Russomanno reforçou que o instrumento - há algum em desuso - dificultaria o processo de pagamento – das possíveis indenizações a quem de direito – em vista da necessidade de atualização de valores tendo por intento findar as polêmicas levantadas em torno das unidades utilizadas para a conferência em moeda nacional para a correção - na época - avaliadas.

Da análise da iniciativa não restam dúvidas de que Celso Russomanno (PRB – SP), há 23 anos, também fazia alusão ao índice de correção monetária adotado pela Convenção de Roma, de 1952. O parlamentar, diante do exposto na Convenção de Varsóvia, de 1929, tendo a análise da restituição feita em razão da Convenção de Roma, de 1952, em franco – ouro Poincaré, e tendo conhecimento do que versa o decreto de número 97.505, de 13 de fevereiro de 1989, preferiu servir – se de “atalho” de maneira inteligente.

O único problema é que a forma adotada não constitui fundamento em unidade monetária que tenha a mesma base contida na Convenção de Varsóvia, de 1929, no Protocolo de Haia, de 1955, na Convenção de Roma, de 1952, e muito menos dentro do acordado em Montreal: em todas elas, e no protocolo, o franco utilizado tem como referência uma unidade monetária constituída por 65 miligramas e meio de ouro de lei, com pureza de 900 miligramas de metal fino, expressos em Direitos Especiais de Saque (DES) ou *Special Drawing Rights* (SDR), como preferir.

Pela análise do referido Projeto de Lei também conclui – se que não foi observado que a conversão em salários mínimos - apesar do §2º, do artigo 257, do CBAer fazer referência à possibilidade de que a indenização possa ser fixada em instrumento apartado - torna – se impraticável, pois a conversão dos montantes indenizatórios em moedas nacionais é representada pelo valor do ouro na respectiva data de julgamento ou, a depender, na data em que forem rateadas as devidas reparações ou restituições.

3 A CONVENÇÃO DE MONTREAL

A Convenção de Varsóvia, por ter sido fragmentada pela denúncia dos Estados Unidos da América (EUA), em 15 de dezembro de 1965, diante de apelo público - haja vista o baixo valor atribuído à conferência das devidas reparações e questionamentos quanto ao regime de responsabilidade por ela utilizado – precisou de forma para encontrar complemento, o que está além da limitação de 125.000 francos franceses e de o teto ter sido considerado também pelo previsto dentro do Protocolo de Haia, de 1955.

Em 1929, o montante máximo conferido a quem de direito dentro da Convenção de Varsóvia era de 125.000 francos franceses, valor global considerado pelo previsto dentro do Protocolo de Haia, de 28 de setembro de 1955, que passou a contar com o teto máximo destinado às indenizações expressos em francos – ouro Poincaré.

As empresas transportadoras necessitavam, além de segurança jurídica para desempenharem suas atividades em território norte – americano, de algo que preenchesse a lacuna deixada pela “falta de inclusão”, de forma a garantir, novamente, a proteção quanto ao valor máximo praticado à responsabilidade dentro dos EUA. Para tal, transportadoras e o governo estadunidense consideraram uma exceção dentro do valor global praticado, com a adesão ao Acordo de Montreal, em 4 de maio de 1966.

Por esse pacto, o Estado norte-americano e as companhias aéreas operantes no País acordaram o montante máximo para as indenizações a quem de direito em US\$ 75.000,00 - setenta e cinco mil dólares - além de tornar objetiva a responsabilidade do transportador aéreo internacional por danos à integridade física de cada um dos passageiros. Neste caso, também de acordo com o determinado, o acordo teria somente aplicação quando as decolagens, escalas e aterrisagens tivessem os Estados Unidos da América (EUA) como destino.

Um pouco mais de um mês antes da iniciativa do senhor deputado Celso Russomanno (PRB – SP), em 31 de outubro de 1995, foi celebrado o *IATA Iata Inter-carrier*³² *Agreement*, que consistiu em outro acordo entre companhias aéreas com a finalidade de acertarem a limitação

³²

IATA.

Disponível

em:

https://books.google.com.br/books?id=4m_paNfwjA0C&pg=PA22&lpg=PA22&dq=IATA+Iata+Inter-carrier+Agreement,&source=bl&ots=TGUwdQIxld&sig=ACfU3U0k09ZjbWH29Qm4RrOD25GYwGzzZw&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwjOnfLY8Y7hAhUAirkGHeqpAb8Q6AEwA3oECAkQAQ#v=onepage&q=IATA%20Iata%20Inter-carrier%20Agreement%2C&f=false. Acesso em: 01 mar. 2019.

de responsabilidade por morte e, ou, lesão a passageiro, de acordo com o que determina o artigo 17 da Convenção de Varsóvia. Durante o encontro, sediado na capital da Malásia, convencionou – se que o teto, o valor global destinado às indenizações, seria o de 100.000 Direitos Especiais de Saque (DES).

Diante do acordo realizado em 1966 e do *IIA - IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability*, de 1995³³, para cessar novamente a fragmentação do convencionado no Estado canadense - evitando a adesão a mais um protocolo de Montreal - assim como ocorreu ao chamado Sistema de Varsóvia, decidiu - se por inovar trazendo à realidade do transporte aéreo internacional um novo regime que não estivesse “preso” ao convencionado na Polônia no final da década de 1920.

O primeiro passo para reavaliar os valores praticados quanto ao regime de responsabilidade por danos à integridade física de passageiros foi dado durante a Conferência Internacional de Direito Aeronáutico, em 28 de maio de 1999, com a supervisão de trabalhos e com custos apurados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).³⁴ O resultado da conferência, também chamada de Convenção de Montreal, de 1999, em síntese, também surgiu da necessidade de acerto diante das inovações dentro do transporte aéreo mundial.

Além da determinação diante a limitação de valor global, para fazer frente às possíveis reparações, também ficou acordado que a responsabilidade do transportador é objetiva, de modo a afastar a culpa presumida, onde cabia ao referido a prova de que não contribuiu para o dano, em razão do artigo 20, ponto 1, da Convenção de Varsóvia, de 1929. Em sequência houve o debate a respeito da atribuição para julgamento das ações e a decisão tomada foi pelo acolhimento do domicílio do réu para a escolha de juízo competente.

Desse modo, a *International Air Transport Association* (IATA) e demais acertaram por não escolherem local onde o julgamento pudesse vir a ser mais adequado às expectativas do réu em uma possível ação.

³³ IATA. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=4m_paNfwjA0C&pg=PA22&lpg=PA22&dq=IIA+Iata+Inter-carrier+Agreement,&source=bl&ots=TGUwdQIxld&sig=ACfU3U0k09ZjbWH29Qm4RrOD25GYwGzzZw&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwjOnfLY8Y7hAhUAIrKGHeqpAb8Q6AEwA3oECAkQAQ#v=onepage&q=IIA%20Iata%20Inter-carrier%20Agreement%2C&f=false. Acesso em: 01 mar. 2019.

³⁴ ICAO. Disponível em: <https://www.icao.int/pages/default.aspx>. Acesso em: 26 fev. 2019.

3.1 A Convenção de Montreal de 1999 e os valores dispostos para aplicação às reparações

A Convenção de Montreal, de 1999, contém ação pontual no tocante à uniformização dos sistemas de responsabilidades em relação ao transportador aéreo considerando que, por ela, há a observação de encontro de equilíbrio entre as relações envolvendo empresas, passageiros e Países pactuantes. A constatação - neste sentido - provém da forma contida em sua apresentação, em que há a previsão de atualização das disposições contidas dentro do pactuado na Polônia, em 1929, como, também, fazendo parte do texto da referida.

O texto - acordado no Estado canadense - também inova quando diz que tem efetividade em Estados que forem partes, ou seja, que aderirem a convenção, de somente um Estado que seja e outro não, prevendo a possibilidade de escala em outro que também não venha a ser signatário dela, o que é um grande passo - e um convite - à sua adesão. A Convenção de Montreal surgiu de ações concentradas visando consenso entre compreensões dentro de uma variedade de sistemas jurisdicionais: diversas propostas foram apresentadas tendo em vista seu aperfeiçoamento.

A Convenção de Montreal, de 1999, trouxe em seu texto a manutenção de 100.000 Direitos Especiais de Saque (DES), como valor global, para o caso de morte ou lesão corporal de passageiros e, ou, tripulantes passando também a contar com a responsabilidade objetiva, de forma agravada, para aquele que assumiu o ônus da atividade de transportar. É por conta da Convenção de Montreal que a alteração do regime de responsabilidade do transportador em tudo encontra similitude com as disposições do *IIA IATA Inter-carrier Agreement, de 1995*.³⁵

A responsabilidade objetiva é classificada como agravada quando revestida de elemento diferenciado. Em síntese é possível afastá-la, de forma ordinária, com a prova de ocorrência de evento alheio - de força maior -, evento de natureza fortuita e, ou, em decorrência

35

IATA.

Disponível

em:

https://books.google.com.br/books?id=4m_paNfwjA0C&pg=PA22&lpg=PA22&dq=IIA+Iata+Inter-carrier+Agreement,&source=bl&ots=TGUwdQIxld&sig=ACfU3U0k09ZjbWH29Qm4RrOD25GYwGzzZw&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwjOnfLY8Y7hAhUAIrKGHeqpAb8Q6AEwA3oECAkQAQ#v=onepage&q=IIA%20Iata%20Inter-carrier%20Agreement%2C&f=false. Acesso em: 01 mar. 2019.

de culpa de terceiro, não ocorrendo, para o caso, onde o agente só deixa de cumprir a prestação se houver culpa exclusiva da vítima.³⁶

Uma das propostas que merece o devido destaque contém a “nota de fundo” da Convenção de Roma, de 1952, e foi oferecida por Países africanos, que reforçava entendimento de que a limitação do valor global deveria ser a de 500.000 Direitos Especiais de Saque (DES) para que o valor constasse diretamente - sem conversões paralelas - tendo conhecimento de que as moedas que compõem o DES - ou SDR - são o dólar americano, em 44%, o euro, com 34%, o iene, com cerca de 11% e a libra esterlina, também com aproximadamente 11%.

Os Estados africanos pretendiam, com a proposta, abraçar aqueles que sofrem por danos ao maior bem que possam ter, ou seja, pela lesão e perda das próprias vidas, diante de acertos ao texto e de forma viável, pois o fato de escolherem um valor adequado que encontrasse acento em duas convenções alcançaria as possíveis vítimas em quaisquer situações - temas encontradas nelas: sendo passageiro ou não, os representantes africanos tiveram a preocupação de valorar a vida de todos os seres humanos que pudessem estar envolvidos em um possível evento danoso.

A proposta, formulada de forma inteligente, garantiria a conferência dos valores de forma justa e igualitária, seja pelo passageiro ainda estar a bordo de uma aeronave ou pelo acidente ter ocorrido em decorrência da atividade do transporte aéreo de pessoas e de suas bagagens: uma aeronave estrangeira pode atingir a qualquer um do povo em outro Estado - que esteja na superfície - pode atingir a propriedade deste cidadão o afetando, uma coisa ou pessoa pode vir a cair dela durante sua evolução e o atingido também pode nunca ter entrado em um avião.

O oferecido pelos Países do continente africano - dentro da Convenção para Unificação de Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional - seria um presente em essência para verificação e conferência de novos valores para o mesmo capítulo destinado - dentro do CBAer - considerando a reformulação da redação do texto de 1986, de forma a substituir o antigo índice utilizado, índice de conversão descrito em Obrigação do Tesouro Nacional (OTN), por outro

³⁶ SOUZA, Andrea Mazzaro de; MATALON, Paula Mazzaro de Souza. **Responsabilidade civil objetiva**: das excludentes de nexo de causalidade e a teoria do risco integral. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 17, n. 3264, 8 jun. 2012. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/21951>. Acesso em: 01 mar. 2019.

correspondente – atualizado - expresso em Direitos Especiais de Saque (DES), a ser convertido em moeda nacional.

A sabedoria do texto apresentado não traria somente complemento, dentro do acordado pela República Federativa do Brasil, ao que versa o CBAer e a própria Convenção de Montreal, como seria uma oferta de acerto indo de encontro com o que foi promulgado no último ano da década de 1980, dentro do governo de José Sarney (MDB - AP), por meio do decreto 97.505, de 13 de fevereiro de 1989, para o qual não há revogação expressa, como espécie de “atalho” para que certos valores não viessem a sofrer por reduções presentes no anexo do referido, evitando, assim, discriminações e, conseqüentemente, nulidades.

Na redação do decreto consta que os valores em franco francês e em franco - ouro Poincaré estabelecidos na Convenção de Varsóvia, de 1929, e no Protocolo de Haia, de 1955, respectivamente, ficariam convertidos em Direitos Especiais de Saque (DES), do Fundo Monetário Internacional (FMI), de acordo com uma tabela, nela, apresentada. Ela ainda reforça que critério idêntico seria conferido às convenções de Direito Aeronáutico que adotassem o franco - ouro como unidade monetária e reserva para si uma contradição que aparece no quarto ponto do anexo ao disposto.³⁷

O problema é que no inciso de número quatro, destacado pelo anexo do decreto de número 97.505, de 13 de fevereiro de 1989, há claramente a descrição de que, com efeito, nas demais convenções de Direito Aeronáutico adotantes do franco - ouro como unidade monetária - que não sejam a Convenção de Varsóvia e o Protocolo de Haia - terão a conversão realizada na base de 15 (quinze) francos para um (1) Direito Especial de Saque (DES). A conversão de valores proposta quer dizer que os francos descritos, por exemplo, na Convenção de Roma, de 1952, teriam de ter valores expressos reduzidos.³⁸

Um (1) franco na Convenção de Varsóvia equivale a uma (1) unidade de Direito Especial de Saque (DES). 500.000 francos - ouro Poincaré, valor global da Convenção de Roma, de 1933 e 1952, - tendo a aplicação do que prevê o referido decreto - equivaleriam 33.333 Direitos Especiais de Saque (DES), ou seja, $\frac{1}{3}$ do valor pago para as vítimas que estão

³⁷ BRASIL. **Decreto n. 97.505, de 13 de fevereiro de 1989**. Estabelece normas e critérios para a conversão do franco-ouro Poincaré. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1989/decreto-97505-13-fevereiro-1989-448248-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 jan. 2019.

³⁸ BAGANHA, José Tomás. **Responsabilidade civil perante terceiros à superfície no transporte aéreo internacional**. Administração, São Paulo, v. 10, n. 36, p. 427-445, jul. 1997.

protegidas pelo convencionado por Montreal. O decreto apresenta a distorção da distorção, pois, entre outros motivos, as moedas que compõem o Direito Especial de Saque (DES) têm cotações que variam no valor de $\frac{1}{3}$ a $\frac{1}{5}$ entre elas.

Ao deixar implícito que há a distinção entre a vítima descrita no artigo 17, da Convenção de Montreal, de 1999³⁹, e a vítima descrita no artigo 11, número 2, da Convenção de Roma, de 1952⁴⁰, - pela aplicação do que dispõe o decreto - seria o mesmo que considerar que a lesão, ou pior, que a vida de quem sofreu a ofensa à integridade física em superfície custa menos, vale menos que a outra, simplesmente por a vítima não ter adquirido um bilhete de passagem e não ter embarcado para ter a conferência em igualdade de direito.

O valor global conferido na Convenção de Montreal, de 28 de maio de 1999, descrito no artigo 17, número 1, refere – se ao devido para indenizar as possíveis vítimas de lesão corporal e nos casos em que há a ocorrência de morte, o que contém previsão no artigo 21, número 1, de reparação aos possíveis vitimados e, ou, seus representantes no valor de 100.000 Direitos Especiais de Saque (DES).

Para o mesmo motivo, pelo caso de que alguém venha a falecer ou ter o comprometimento de sua integridade física, a Convenção de Roma, de 8 de outubro de 1952, determina, em seu artigo 11, número 2, a reparação à vítima ou a possível representante em 500.000 francos: esses 500.000 francos são francos – ouro Poincaré.

Logo, a Convenção de Roma de 1952 pode ser percebida como uma convenção sem previsão nas disposições “igualitárias” do decreto 97.505, de 13 de fevereiro de 1989, o que quer dizer que a vida de quem não embarcou na “grande sacada” do então presidente José Sarney (MDB – AP) pode chegar a valer $\frac{1}{3}$ do que determina a Convenção de Montreal, ou seja, 33.333 Direitos Especiais de Saque (DES).

Feitas todas as observações pertinentes, a proposta das Nações africanas serviria - de alguma maneira - para dizer que quem “valeria” 500.000 francos - ouro Poincaré no céu também

³⁹ BRASIL. **Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

⁴⁰ BRASIL. **Decreto n. 52.019, de 20 de maio de 1963**. Promulga a Convenção sobre os danos causados a terceiros, na superfície, por aeronaves estrangeiras, firmada em Roma, a 7 de outubro de 1952. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-52019-20-maio-1963-391861-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 22 jan. 2019.

“valeria” 500.000 Direitos Especiais de Saque (DES) na superfície. Um (1) DES valeria exatamente um (1) DES. 500.000 DES equivaleria ao mesmo montante: 500.000 DES. Esse valor era o que, integralmente, deveria ser conferido em moeda nacional por conversão: sem redução, sem nulidade, sem contradição e sem decreto presidencial. “Valeria”: é uma infelicidade colocar abaixo daquilo que se prevê a maior porque uma vida não tem preço.

A sugestão dos Países africanos seria uma solução para uma parte dos problemas porque a distinção não deixaria de existir. Aliás, nunca deixou de consistir em diferenciação, na medida em que a redução - que representa $\frac{1}{3}$ - fica evidente, também, dentro da própria Convenção de Montreal, de 1999, o que pode ser constatado pela simples análise de seus artigos no tocante às conversões das unidades monetárias.

Se por um lado não atribuíram à Convenção de Montreal, de 1999, o valor máximo – o montante global da Convenção de Roma, de 1952, - como limite, com a análise poderá ser verificado que o valor foi triplicado, de acordo com o que pode ser constatado da leitura do artigo 23, número 2, do convencionado por Montreal, para aqueles que “não são amigos” do Fundo Monetário Internacional (FMI). A medida é necessária, pois a conferência não poderia ser apresentada da mesma forma para aqueles que não a acordaram.

Por outro lado, a vida de uma vítima é uma vida. A intenção não é explorar o que Immanuel Kant⁴¹ diria a respeito: da mesma forma que não se pode sair perguntando se uma vida tem um preço a certa altura, em queda contra a gravidade ou em superfície, também não seria correto aplicar uma determinação que diga que o ser humano não pode ter a mesma satisfação que outro pelo mesmo motivo porque o que importa, na verdade, para quem vai acordar em uma convenção de Direito Aeronáutico é se o Estado em questão é ou não membro do Fundo Monetário Internacional (FMI). Transforme negociantes em vítimas e perceberá novos valores.

Se o Estado pactuante for membro do FMI, o limite global para a conferência de direito à reparação, por morte ou lesão corporal, de acordo com o número 1, do artigo 17, da Convenção de Montreal é de 100.000 Direitos Especiais de Saque (DES). Se for levado em conta o maior dos limites propostos - o da Convenção de Roma, de 1952, que é de 500.000 francos - ouro

⁴¹ KANT, Immanuel. **Fundamentação da metafísica dos costumes**. Com tradução de A. P. de Carvalho. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1964, p.90 e ss, diria que: “O homem, e em geral todo ser racional, existe como fim em si, não apenas como meio, do qual esta ou aquela vontade possa dispor a seu talante”.

Poincaré - e dividir o valor global para quem “não é amigo” do FMI, de acordo com o artigo 23, número 2, - que é de 1.500.000 “unidades monetárias” -, o resultado será a evidência de $\frac{1}{3}$.

Com a redução encontrada dentro do decreto de número 97.505, de 13 de fevereiro de 1989, torna-se evidente que as consequentes distorções apresentadas - dentro dos capítulos referentes às responsabilidades, garantias e seguros - sequer foram consideradas. Não é difícil constatar: a República Federativa do Brasil - por meio de lei - acabou aplicando a norma Poincaré dentro do que já era protegido pela mesma norma sem levar em conta que Lei Germinal foi revogada pela Lei Poincaré em 25 de junho de 1928.

Para ter uma noção histórica da chamada distorção da distorção contida no decreto de 1989, em junho de 1928, o ministro da Fazenda francês já havia realizado a redução da correspondência do franco - ouro Poincaré para, aproximadamente, $\frac{1}{5}$ - um quinto - do montante referente ao valor do franco germinal. Com isso, o franco francês, tendo como correspondência um vigésimo de peça de ouro de 6 gramas - o que equivaleria a 45.161 miligramas de ouro de Lei ao título de novecentos miligramas de metal fino - após 1928 até 1931 - passou a ser lido e pago na correspondência encontrada dentro da Convenção de Varsóvia, de 1929.

Desde o feito do senhor ministro francês Raymond Poincaré, o franco francês passou a ser lido como franco - ouro Poincaré e, com a redução da correlação com franco - ouro, ele passou a corresponder ao mesmo que o franco francês em todas as convenções que passaram a trazer em seu texto, implicitamente, a redução de $\frac{1}{5}$ – um quinto - proposta quando deixaram explícitas a equivalência atual: em todas as convenções de Direito Aeronáutico vigentes aparecem a redução correspondendo a 65 miligramas e meio de ouro a título de 900/1000 (novecentos milésimos) de metal fino.

Além disso, a orientação de sentença de número 15, de 1929, da Corte Interamericana da Justiça de Haia estabeleceu que, a respeito do pagamento do franco francês, a República Federativa do Brasil tinha a obrigação de dar quitação na correspondência do franco - ouro da Lei Germinal para todos os títulos emitidos durante a sua vigência, de 27 de março de 1803 a

25 de junho de 1928, o que quer dizer que a adoção de redução dos valores dentro de um decreto de 1989 viria a diminuir uma correspondência que havia sido corrigida há 61 anos.⁴²

Por isso, além de carecer de sentido, o decreto promulgado pelo senhor presidente José Sarney (MDB AP), há quase 30 anos, também pode acarretar em nulidade pelo cumprimento: se algum “filho de Deus” perceber que a vida não tem preço e que não poderá reduzir o valor de 500.000 francos - ouro Poincaré - porque tem a mesma base de um Direito Especial de Saque (DES) - terá de levar a questão aos Tribunais Superiores considerando que a vida de quem está em uma aeronave não pode valer mais que a vida de outro que esteja na superfície e vice-versa.

Caso quem avalie os dispositivos de lei compreenda que certo é o presidente Sarney e concorde que a conversão realizada na base de 15 (quinze) francos para um (1) Direito Especial de Saque (DES) deve ser realizada, caso os danos a terceiros na superfície forem considerados, terá de contentar - se com o valor máximo conferido pelo disposto em Montreal, mas só se essa for a vontade da maioria ou de algum relator em segunda instância, também em razão de conflito entre as disposições da Convenção de Roma - por conta da aplicação do que versa o anexo do decreto brasileiro - contra o que diz o artigo 26 da Convenção de Montreal.

Pelo anexo do decreto de número 97.505, a correspondência devida aos 500.000 francos - ouro Poincaré da Convenção de Roma, de 1952, é de que o valor máximo, em seu cumprimento, a ser convertido terá por referência 33.333 Direitos Especiais de Saque (DES)⁴³, razão para que o artigo 26, da Convenção de Montreal, expresse ser “nula e de nenhum efeito” as disposições que tendam a afastar o transportador de sua responsabilidade ou que estabeleça limite inferior ao definido pelo texto de 1999.⁴⁴

No que diz respeito ao artigo 24, da Convenção de Montreal, de 1999, quando a República Federativa do Brasil decidiu por ser signatária - por meio de seus representantes - da referida havia a disposição de que em relação aos valores definidos - pelo texto acordado em

⁴² FERREIRA, Uarian. **Metodologia de cálculo e atualização do crédito dos títulos franco-ouro**. Amarbrasil, Goiânia, jun. 2011. Disponível em: <http://www.amarbrasil.org.br/2011/06/16/metodologia-de-calculo-e-atualizacao-do-credito-dos-titulos-franco-ouro/>. Acesso em: 27 jan. 2019.

⁴³ BRASIL. **Decreto n. 97.505, de 13 de fevereiro de 1989**. Estabelece normas e critérios para a conversão do franco-ouro Poincaré. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1989/decreto-97505-13-fevereiro-1989-448248-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 jan. 2019.

⁴⁴ BRASIL. **Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

28 de maio de 1999 – havia a existência da devida correção, a cada cinco anos, dos valores propostos às reparações, – e havia passado sete anos, o que quer dizer que o Brasil recepcionou um texto sem anexo com as correções dos montantes referentes - assim como feito no decreto de 1989 – também acordando com a falta de sua atualização e deixando um “vazio” para quem tivesse de utilizá-la desde o ano de 2004.

Não é justo que a Convenção de Montreal de 1999 conte com as mesmas apresentações de valores, sem anexo com as devidas correções dos montantes, há quase 20 anos e que, desde a recepção em seu ordenamento jurídico, a República Federativa do Brasil, por meio de seu Poder Legislativo, não a tenha proposto naquele período – setembro de 2006 – e durante os seguintes: são quase quatro reajustes tendo como base a média das taxas, no intervalo anual de inflação, com 19 períodos desconsiderados.

A previsão de inflação é o que mede a interferência entre a baixa e a alta de preços e isso tem impacto significativo, internamente e externamente, em relação às defasagens de cálculos existentes, também, dentro das moedas que compõem o Direito Especial de Saque (DES), dados que não foram atualizados durante quase duas décadas. A ironia nesse fato é de que a previsão de correção, sem que fosse acordado novo protocolo, foi justamente pensada para que a Convenção de Montreal não viesse a repetir um dos motivos da fragmentação do Sistema de Varsóvia.

A possibilidade, dentro do previsto no artigo 24, da Convenção de Montreal, de 1999, de uma atualização de valores a cada período quinquenal foi uma das respostas afirmativas ao Acordo Inter – Transportadores, acertado na Assembleia Geral da *International Air Transport Association* (IATA), em 31 de outubro de 1995 que, apesar de não ter a característica de convenção, deu direção aos trabalhos de Montreal no sentido de colocar fim ao mecanismo presente dentro das limitações do citado Sistema de Varsóvia, de forma a evitar que a Convenção de Montreal, de 1999, não encontrasse a necessidade de ter outros protocolos e estar fadada a um novo esfacelamento.

Dentro do disposto no artigo 25, da Convenção de Montreal, há o endosso da possibilidade de aumento do limite global descrito no artigo 21, número 1, onde não há limites de reserva quanto ao valor. Porém, caso haja a exclusão, que todo o regime de responsabilidade fique centralizado dentro do que se preserva como de entendimento de responsabilidade

objetiva e de forma agravada. Neste caso vale a lembrança de que a Convenção de Montreal reconhece - para todos - a importância de satisfação dentro daquilo que prevê como restituição.

3.2 A previsão de iniciativa por parte dos Estados pactuantes:

Outro destaque trazido pelo disposto no texto da Convenção de Montreal, de 1999, diz respeito ao que o artigo 28 da referida aponta como a possibilidade de que a República Federativa do Brasil e demais Estados pactuantes possam, por meio de seus respectivos Poderes Legislativos - diante de iniciativas de legisladores - exigirem que as empresas de transporte aéreo promovam o adiantamento de valores referentes às indenizações, no sentido de conferir a parte incontroversa, no caso de falecimento ou de lesão corporal.

A redação do artigo 28 vem ao encontro das necessidades urgentes, diante das implicações causadas pelo evento danoso, em favor do atingido por ele - ou de seu sucessor - com a devida conferência de valores que sofrerão as respectivas deduções do restante a que tiver direito o referido - ou seu representante - com o cumprimento de sentença das ações sem que haja a necessidade de medidas tutelares neste sentido. A iniciativa tem importância, pois ações de reparação por danos morais, danos materiais - ou cumuladas - podem durar anos para transitarem em julgado.

3.3 Responsabilidade civil: quanto a natureza das indenizações:

A Convenção de Montreal, de 1999, também, em seu artigo seguinte, o de número 29, reforça que o caráter das indenizações nela prevista são de natureza exclusivamente compensatória, pois da forma em que se encontram, há quase 20 anos, os montantes destinados para tal podem ir de encontro aos anseios de quem necessita de ser indenizado e não constrangido, diante de sentença que não atenda a intenção de reparar ou restituir, por ter prevista condenação em quantia abaixo da devida pela falta das correções que deixaram, obviamente, de serem aplicadas.

Quanto a previsão de prazo para ajuizamento da ação, em destaque no artigo 35, número 1, há a determinação de extinção se ela não tiver início em dois anos a partir da data de desembarque no local de destino, de sua previsão de chegada ou da interrupção do transporte. Cada País acordante tem a liberdade para determinar o início e término de prazo, por meio de decisão de Tribunal competente, ao qual couber o referido juízo. É importante

destacar que, dependendo do Estado, em caso de dano, o prazo pode ser estendido se utilizada - como critério - a natureza de prestação de serviço.

E ainda, finalizando a questão dentro de valores conferidos às vítimas a título indenizatório, há a previsão apontada no artigo 50, assim como no artigo 281, do CBAer, de 1986, da necessidade de que os Estados pactuantes exijam das empresas de transporte aéreo a apresentação de seguro como critério para a expedição de certificado de aeronavegabilidade - condição de caráter obrigatório - que, no caso da República Federativa do Brasil, fica averbada nos documentos de matrícula da aeronave servindo como requisito tanto para obtê-lo quanto para renová-lo.⁴⁵

A redação do artigo 50, da Convenção de Montreal, também tem o caráter de exigência de valor adequado garantido à proteção - para a cobertura dos sinistros por ela previstos - e trata de que os Estados podem, quando forem os de destino, exigirem a apresentação de certificados como requisito para que possam ter a certeza de que os prejudicados - dentro de um evento danoso - possam ser devidamente reparados⁴⁶. As informações a esse respeito - relacionadas a aeronaves de pavilhão brasileiro - podem ser conferidas por meio do Registro Aeronáutico Brasileiro (RAB).⁴⁷

Por fim, vale a lembrança de que a Convenção de Montreal, de 1999, não prevê a conferência de indenização por dano moral de maneira explícita. O pedido de reparação, nesse sentido, depreende da análise de seus referidos artigos e cabe a cada Estado pactuante o próprio critério para a conferência do respectivo direito. No caso da República Federativa do Brasil, as disposições do Código Civil poderiam ser utilizadas conjuntamente com as do Código de Defesa do Consumidor (CDC), mas há quem pregue que não: essa é uma questão que será observada logo mais.

⁴⁵ BRASIL. **Decreto n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm. Art. 281. Acesso em: 15 jan. 2019.

⁴⁶ BRASIL. **Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

⁴⁷ AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. **Registro aeronáutico brasileiro**. Disponível em: https://sistemas.anac.gov.br/aeronaves/cons_rab.asp. Acesso em: 06 fev. 2019.

4 QUANTO AO ENTENDIMENTO DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA (STJ)

Um dos problemas das convenções de Direito Aeronáutico é que elas dispõem a respeito de um valor dito global e limitações que, vez ou outra, vão “bater as portas” do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e, pelo incrível que pareça, não pelo baixo valor a ser conferido a quem tenha direito à reparação ou ao ressarcimento. O conflito que leva a temática ao Tribunal era – e continua a ser – o de sempre: as disposições presentes nas convenções – prevendo rateamento às indenizações – de encontro ao que versa o artigo 6º, inciso VI, da lei de número 8.078, de 11 de setembro de 1990, que dispõe sobre o Código de Defesa do Consumidor (CDC).⁴⁸

A “visita” ficou frequente, motivo pelo qual os respeitáveis senhores Ministros decidiram pela aplicação do CDC em questões envolvendo a temática do transporte aéreo internacional quando fosse possível. O entendimento é razoável haja vista que é certo que o CDC, por ser um microssistema que venha “pôr ordem na casa” necessita de alguma base e essa estrutura não está assegurada dentro das convenções de Direito Aeronáutico. Quando ocorre alguma análise, ela é realizada no sentido de se fazer o possível diante do caso concreto em apreciação.

No caso específico da Convenção de Montreal, de 1999, diante do exame dos artigos 21, número 1, e 23, números 1 e 2, a primeira das certezas é a de que não é nada vantajoso ser – ou vir a ser – um membro do Fundo Monetário Internacional (FMI). Em todas as convenções há uma disposição a respeito de uma única base observando que as quantias indicadas referem – se a um tipo de moeda tendo o mesmo fundamento: constituída em 65 miligramas e ½ de ouro de lei, ao título de 900 milésimos de metal fino. Esse é o todo: o “ponto de equilíbrio” da “balança”.

As partes que vão sofrendo fracionamento não poderiam ser fracionadas porque se um (1) Direito Especial de Saque (DES) equivale ao mesmo que uma (1) unidade monetária – primeiro, que a vítima nem vai receber o valor descrito em sua totalidade e, segundo, estão dizendo que uma parte dos que realmente necessitam “não valem nada” porque há uma diferença em pertencer ao grupo dos que vão conferir, cabendo o atrevimento, R\$ 513.270,00

⁴⁸ BRASIL. **Decreto n. 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

– quinhentos e treze mil, duzentos e setenta reais – diante do segundo, que poderá perceber pelo mesmo evento danoso 15 vezes mais.

Os montantes, sem a devida correção e sem um protocolo ou convenção que os unifique, só servirão para expor as fragilidades de que certos Estados tiveram quando se propuseram a acordar e que o critério adotado não visou respeito a valores humanos e sim valores exclusivamente monetários. O artigo 6º, inciso IV, do CDC, não é utilizado em muitos desses casos porque foi escrito para deixar claro que não existe “meio grávida”, “meio doente” ou “meio lesado”: tudo bem que “meio lesado” é um termo conhecido, mas por ser fruto de força de expressão.⁴⁹

A compreensão, dentro dos recursos levados ao Superior Tribunal de Justiça (STJ), é de que não dá, justamente, para considerar o “meio falecido” - pela indenização ser tarifada - e que há para esse tipo de caso de ser aferida quantia necessária também à reparação por dano moral, valor que será desconsiderado, somente, em razão de excesso ou quando for insignificante, logicamente, quando a aplicação de montantes abaixo ou muito acima do previsto a título indenizatório - e com sua devida correção - fuja ao que seja considerado razoável.

De acordo com a compreensão do Superior Tribunal de Justiça (STJ), deixada clara por decisão do Relator de sua Terceira Turma, o valor fixado a título de indenização por danos morais baseia – se nas peculiaridades da causa, ou seja, é calculado também - tendo como parâmetro - o valor da reparação por ordem material sofrida e somente podendo comportar revisão pelo Egrégio Tribunal quando o montante oferecido à causa for irrisório ou exorbitante, assim como definido pelo Agravo em Recurso Especial (AREsp) de número 1.152.417, oriundo do Estado do Rio Grande do Sul (RS), julgado em 18 de setembro de 2018.⁵⁰

⁴⁹ PIZZARO, Daniel. Danos, apud. CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. São Paulo: Malheiros, 1997, 236 – 237 p.

⁵⁰ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo Interno no Agravo em Recurso Especial**. Cadastro de inadimplentes. Inscrição indevida. Dano moral. Indenização. Valor irrisório. Não caracterização. Revisão. Súmula nº 7/STJ. Agravo em recurso especial nº 1.152.417. Relator: Ricardo Villas Bôas Cueva. Disponível em: https://ww2.stj.jus.br/processo/julgamento/eletronico/documento/mediado/?documento_tipo=integra&documento_sequencial=87813463®istro_numero=201702025905&publicacao_data=20180921&formato=PDF. Acesso em: 15 jan. 2019.

4.1 Quanto a previsão de reparação por danos dentro do ordenamento jurídico brasileiro

Em razão do avaliado, dentro da doutrina e na jurisprudência brasileiras, tem-se buscado - de maneira incessante - a consolidação de entendimento de que a lesão seja atribuída aos sentimentos dos envolvidos em eventos danosos e não que o dano emocional esteja diretamente correlacionado com o prejuízo de ordem patrimonial. Em artigo dirigido ao assunto, Marina Celina Bodin de Moraes, em Conceito, função e qualificação do dano moral, aponta a existência e resistência de três correntes⁵¹.

Na explanação de Pontes de Miranda, conjuntamente com Silva, há a afirmativa de que o lógico era o lógico: O dano moral era o dano que não era patrimonial⁵². Diante da lógica chegou-se a insatisfação onde a doutrina, novamente, preferiu a reflexão - em consonância com o jurista René Savatier - de que o dano moral seria correlacionado a “qualquer sofrimento humano que não fosse causado por perda pecuniária”, o que vem a ser o conceito do chamado dano moral subjetivo.

Há pouco, de acordo com Paulo Luiz Neto Lôbo, em Danos morais e direitos da personalidade, com a procura de complexidade e de reforço de conceito jurídico, passou-se a concordar com o denominado dano moral de maneira objetiva quando afetada quaisquer prerrogativas atinentes à personalidade ou, subjetivamente, o direito à dignidade⁵³. Avalia-se que o dano moral implica em sofrimento de mesma natureza por meio direto ou não: ele provém de sentimentos ruins causados por um agente a outro.

O dano moral tem efeito de ofensa ao psicológico do indivíduo atingido. Dessa maneira, conforme pontua José de Aguiar Dias, há a possibilidade de ocorrência de dano ao patrimônio em consequência de dano ao bem de ordem não patrimonial como dano moral em resultado de ofensa a outro de ordem material⁵⁴. A espécie de dano é tratada pela extensão do prejuízo material e a reparação - em consequência dela - é avaliada pelo poder discricionário

⁵¹ MORAES, Maria Celina Bodin de. **Conceito, função e qualificação do dano moral**. Revista IBERC. v. 1, n. 1, nov. / fev., 2019. Disponível em: https://docs.wixstatic.com/ugd/5d72ed_3547c0be6c524b258d559793d56ff427.pdf. Acesso em: 22 nov. 2018.

⁵² MIRANDA, Pontes de. **Tratado de direito privado**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bosó, 1958. v. 26. 30 p.

⁵³ LÔBO, Paulo Luiz Netto. **Danos morais e direitos da personalidade**. Disponível em: <http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/7843-7842-1-PB.htm>. Acesso em: 25 fev. 2019.

⁵⁴ DIAS, José de Aguiar. Da responsabilidade civil. 9. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 1994, v. II, p. 729 e ss *apud* BODIN DE MORAES, Maria Celina. **Conceito, função e quantificação do dano moral**. Revista IBERC, Minas Gerais, v.1.n.1, nov. fev. 2019. p. 4.

de um juiz, que o releva e o pondera para confirmá-lo e diferenciá-lo do denominado “mero dissabor cotidiano”.

Há falta de argumento técnico para configurar o que venha a ser dano moral e é por isso que seu conceito não estará claro dentro de textos de convenções. Pela dificuldade encontrada para a elaboração de uma definição enquadrada em hipótese perfeita de dano moral - a contrário senso - tem de se observar a oferecida por Miranda, ao avaliar que “o dano patrimonial é o dano que atinge o patrimônio do ofendido; dano não patrimonial é o que, só atingindo o devedor como ser humano, não lhe atinge o patrimônio.”⁵⁵

De acordo com Wilson Mello da Silva⁵⁶, no ordenamento jurídico brasileiro há uma classificação dentro do que pode ser definido como responsabilidade civil objetiva: a classificação pode ser de ordem tipificada, fechada, genérica e aberta. Na responsabilidade civil objetiva tipificada - ou fechada - há o enquadramento perfeito da situação em que levou a vítima em busca de reparação. Tal disposição encontra - se presente na redação da primeira parte do parágrafo único do artigo 927 da lei de número 10.406, de 10 de janeiro de 2002.

Como exemplo dentro da classificação presente - contida na responsabilidade civil objetiva, de forma tipificada ou fechada - para essa, há uma infinidade de casos previstos dentro dos códigos jurídicos, como a questão dos transportes ferroviários e aéreos - o último disposto dentro do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer) - dentro da lei de acidentes laborais e na responsabilização objetiva do Estado, com previsão dentro da Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988.

Neste tipo de previsão, tida como objetiva - tipificada ou fechada - o agente tem a obrigação, o que vai independer se existe culpa ou não, de prestar a devida indenização ou reparação por danos causados ao outro e a uma terceira pessoa que seja afetada pela atividade dele: há uma situação fática com previsão e condição de imputação de responsabilidade. A responsabilidade civil objetiva de denominação genérica e - ou - aberta está implícita na segunda parte do parágrafo único do artigo 927 do Código Civil brasileiro, onde não comporta indenizar ou reparar tendo a culpa do agente como circunstância.⁵⁷

⁵⁵ MIRANDA, Pontes de. **Tratado de direito privado**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bosóí, 1958. v. 25.

⁵⁶ SILVA, Wilson Mello da. **Responsabilidade sem culpa**. São Paulo: Saraiva, 1974. p. 41.

⁵⁷ BRASIL. **Decreto n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm. Art. 927. Acesso em: 15 jan. 2019.

Ainda de acordo com Wilson Mello da Silva, a responsabilidade civil objetiva de denominação genérica, ou aberta, não leva em conta o motivo do dano e sim a própria atividade de risco desempenhada pelo gerador desse tipo de evento. Neste caso vale a referência ao binômio necessidade - suficiência para que exista a imputação da obrigação de vir a indenizar ou reparar - proveniente do causador do dano quando tenha empreendido atividade tida como de risco e de encontro com direitos de outros, e sua possibilidade, o que também encontra consonância com a segunda parte do parágrafo único do artigo 927 do Código Civil, de 2002.⁵⁸

⁵⁸ BRASIL. **Decreto n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

5 QUANTO AO ENTENDIMENTO DO SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL (STF)

No tocante a pesquisa da jurisprudência do Supremo Tribunal Federal (STF) há dois acórdãos em referência à questão do franco - ouro Poincaré: o primeiro deles, em razão de uma reclamação (Rcl) 308⁵⁹, proveniente do estado do Rio de Janeiro (RJ), de relatoria do senhor Ministro Célio Borja - julgado pelo Tribunal Pleno, em 11 de outubro de 1989 - tendo como partes a senhora Francisca Arlita Barbosa Quinderé, em causa própria e, também, como representante pelo espólio do senhor Clayton Luiz Garcia Quinderé e outros e a Viação Aérea Rio-Grandense – Sociedade Anônima – Varig S/A.

A ementa do referido acórdão contém reclamação a respeito, dentro do transporte aéreo internacional, em franco - ouro Poincaré, do valor do ouro nele contido para ser apurado de acordo com a cotação internacional desse metal. A reclamação foi julgada, conhecida, e provida em parte.

O segundo acórdão é oriundo do Recurso Extraordinário (RE) de número 99.164⁶⁰ - proveniente do estado de São Paulo (SP) - de relatoria do senhor Ministro Moreira Alves, julgado pela Segunda Turma, em 15 de abril de 1983, tendo como partes Itaú Seguradora Sociedade Anônima – Itaú Seguros S/A - e “*The Home Insurance Company*”, outra companhia de seguros.

A ementa trazia, na avaliação de responsabilidade civil, o questionamento do valor intrínseco do franco - ouro Poincaré, a que alude ao número 4, do artigo 22, da Convenção de Varsóvia. O intento era reconhecer a aplicação do dispositivo para convertê-lo - à época - em cruzeiros tomando por conta um valor fixo – sinceramente, quem pediu isso fazia pouco da parte e da inflação galopante - levando – se, também, em consideração o valor do ouro nele contido e não seguindo o preço oficial da *onça troy* – (*Ozt*).

Onça troy é uma medida imperial usada para medir o quanto há de ouro na massa do ouro. Tipo isso. Essa massa equivale a 31,1034768 gramas. Uma *onça troy* de ouro é cerca de 10% mais pesada que uma *onça ovoidupois*, que é usada nos Estados Unidos da América e a

⁵⁹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Reclamação nº 308**, Rio de Janeiro. Relator: Min. Célio Borja. 1989.

⁶⁰ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Responsabilidade civil**. Critério para a aferição do valor intrínseco do franco Poincaré, a que alude o item 4 do artigo 22 da Convenção de Varsóvia. Relator: Ministro Moreira Alves. Recurso Extraordinário – RE 99.164, São Paulo. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:supremo.tribunal.federal;turma.2:acordao;re:1983-04-15;99164->. Acesso em: 15 jan. 2019.

questão levada ao Colendo Supremo Tribunal Federal (STF) era basicamente discutir a não fixação da *onça troy*, em dólares, pelo governo estadunidense.

Obviamente, não é necessário dizer que, por unanimidade, sem questão a ser comprovada, pairando entre o limbo e o voo de cruzeiro, o recurso nem chegou a ser conhecido: as Excelências, os senhores Ministros da Segunda Turma, responderam de uma maneira que pode ser traduzida como: “E nós: o que temos a ver com isso?” Não seria mesmo da competência do STF discutir preferências por unidades monetárias, dentro de acordo realizado por particulares, que não versasse sobre objeto de lei que entrasse em conflito com a Carta Magna nacional.

No tocante aos danos morais e materiais, em recente decisão tomada pelo senhor Ministro Luís Roberto Barroso - da Primeira Turma do Egrégio Pretório Supremo (STF) - no julgamento dos embargos de divergência no Recurso Extraordinário (RE) de número 351.750, de 13 de abril de 2018⁶¹, tendo como partes a Viação Aérea Rio-Grandense Sociedade Anônima - Varig - S/A - e Ana Maria da Costa Jardim, preferiu - se dar provimento aos embargos de divergência apresentados observando como parâmetro que as convenções de Direito Aeronáutico - em especial a Convenção de Montreal - prevalecem sobre o Código de Defesa do Consumidor (CDC).

O senhor Ministro Barroso decidiu - com o provimento dos embargos de divergência - por deixar que a expressão do acolhido estivesse em consonância com mérito do Recurso Extraordinário (RE) de número 636.331⁶², de relatoria do senhor Ministro Gilmar Ferreira Mendes e com Agravo em Recurso Extraordinário (ARE) de número 766.618⁶³, de sua relatoria, em razão de repercussão geral.

⁶¹ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso extraordinário n. 351.750**, Rio de Janeiro. Danos morais decorrentes de atraso ocorrido em voo internacional. Aplicação do código de defesa do consumidor. Matéria infraconstitucional. Não conhecimento. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/dl/decisao-barroso-dano-voo-internacional.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2019.

⁶² BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso extraordinário n. 636.331**, Rio de Janeiro. Recurso extraordinário com repercussão geral. 2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor. Disponível em: <http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente=4040813&numeroProcesso=636331&classeProcesso=RE&numeroTema=210>. Acesso em: 15 jan. 2019.

⁶³ BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso extraordinário com agravo n. 766.618**, São Paulo. Atraso de voo internacional – aplicação ao caso do CDC, sendo objetiva a responsabilidade do transportador – risco da atividade – fortuito interno – danos morais arbitrados em quantia consentânea com o caso concreto – sentença mantida na íntegra por seus próprios fundamentos. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=185131157&ext=.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2019.

A forma adotada pelo Ministro contém inteligência. O problema foi a maneira com a qual interpretou: Luís Roberto Barroso preferiu consagrar festejo à redução do valor de danos morais aos patamares estabelecidos na Convenção de Varsóvia e - ou - Pacto de Montreal, o que vem de encontro com o próprio texto do convencionado em Estado canadense, que determina correções em período quinquenal – em consonância com o artigo 24 - e não carrega, consigo, reservas.

A determinação do senhor Ministro deveria levar em conta que o dano moral viria a ser calculado a partir de um prejuízo material - com correspondência em uma das duas convenções de Direito Aeronáutico - e deveria contar com ordem imperativa de aumento - e não de redução – com os devidos reajustes não realizados há quase 20 anos, de acordo com o disposto - novamente - pelo artigo 24, da Convenção de Montreal, de 1999.

A observância de que os valores conferidos às reparações - ou restituições - constam, há muito, no texto dos pactos e que na Convenção de Montreal, de 1999, há a previsão de atualização de cálculos - sem que seja necessária a iniciativa por parte do Estado brasileiro a determinando - parece ter sido deixada para trás, de modo que a questão poderá voltar a ser apreciada, em outro recurso, pelas Excelências do Tribunal.

Caso a decisão não seja reavaliada, mais cedo ou mais tarde entrará em conflito com jurisprudência, atualmente empregada pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), que determinou - assim como dito anteriormente - que a apreciação de valores a título indenizatórios por aquele Egrégio Tribunal somente seria realizada se os montantes fossem irrisórios ou exorbitantes, de acordo com o Agravo em Recurso Especial (AREsp) de número 1.152.417⁶⁴, oriundo do Estado do Rio Grande do Sul (RS), julgado em 18 de setembro de 2018.

Com relação ao que o senhor Ministro determinou, em sequência, há um encontro de pensamentos e de valoração das leis quando diz que: “Nos termos do artigo 178, da Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988⁶⁵, as normas e os tratados internacionais limitadores

⁶⁴ BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo em Recurso Especial de n. 1.152.417**, Rio Grande do Sul. Responsabilidade Civil. Ação de cancelamento de inscrição em cadastro de inadimplentes c/c indenização por danos morais. Disponível em: <https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/505398471/agravo-em-recurso-especial-aresp-1152417-rs-2017-0202590-5/decisao-monocratica-505398504?ref=juris-tabs>. Acesso em: 15 jan. 2019.

⁶⁵ BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Art. 178.

da responsabilidade das transportadoras aéreas de passageiros, especialmente as Convenções de Varsóvia e Montreal, têm prevalência em relação ao Código de Defesa do Consumidor”.

A decisão vem ao encontro do que se espera - quanto à separação das disposições internas e externas - porque enquanto as Convenções de Varsóvia e de Montreal não tiverem como determinação a previsão de restituição de forma integral realmente não poderão encontrar justo acento com o que versa o microssistema de defesa daqueles que fazem uso de produtos e de prestação de serviços como destinatários finais.

CONCLUSÃO

A República Federativa do Brasil, que é signatária da Convenção de Montreal, de 1999, desde 27 de setembro de 2006, deveria ter tido a preocupação - por meio de seu Poder Legislativo - de ter acordado um anexo para ela - em 2009 - com dois períodos de reajustes, assim como dispõe o artigo 24: um com referência de 1999 até 2004 e outro, em referência de 2004 a 2009. O terceiro viria em 2014 - compreendendo o período de 2009 a 2014 - e o quarto, de 2014 a 2019.

O problema da aparente inércia tem de ser encarado, pois previsão legal e possibilidade para a correção existe - há quase duas décadas - como forma de tornar a vida de cidadãos brasileiros e estrangeiros devidamente amparados por uma convenção tida como moderna e com dispositivos tidos como eficientes. Uma medida coerente deveria consistir em equiparar seu valor global com o disposto na Convenção de Roma, de 1952. Se dá para fazer tal alteração? O Estado japonês, em 1992, voluntariamente, provou que sim.

Como explicado no decorrer desta monografia, apesar da temática da Convenção de Roma, de 1952, ter como referência a responsabilidade perante terceiros à superfície no transporte aéreo internacional, a referida carrega a previsão de que em caso de morte ou lesão corporal, o valor global a ser conferido às vítimas de eventos danosos - ou aos seus respectivos representantes - é de 500.000 francos - ouro Poincaré. Esse valor é cinco vezes maior que o previsto por Montreal.

Se considerada a interferência de decreto interno, o de número 97.505⁶⁶, de 13 de fevereiro de 1989, o valor global da Convenção de Roma, de 1933 e 1952, poderá a constituir $\frac{1}{3}$ do valor máximo conferido pela Convenção de Montreal, de 1999, - para a mesma causa - o que não é nada razoável para Estado algum que seja signatário de ambas e, principalmente, que tenha zelo pela vida de todos os seres humanos.

Uma aplicação prática do que seria a ocorrência do encontro das disposições das duas convenções é o que acaba por ser demonstrado por dados estatísticos: cerca de 75% dos acidentes aéreos ocorrem durante pousos e decolagens, o que infere que as áreas mais atingidas

⁶⁶ BRASIL. **Decreto n. 97.505, de 13 de fevereiro de 1989**. Estabelece normas e critérios para a conversão do franco-ouro Poincaré. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1989/decreto-97505-13-fevereiro-1989-448248-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 jan. 2019.

pelos eventos danosos compreendem as regiões de aeródromos e aeroportos, lugares onde encontram - se cidadãos de diferentes nacionalidades e aeronaves com os mais diferentes tipos de pavilhões.

Quanto às extensões de raio compreendidas tendo como centro um aeroporto - em várias cidades do mundo - essas abrangem localidades tidas como perímetros urbanos: com escolas, indústrias, divisões comerciais, militares, com hospitais e, principalmente, residências. Portanto, não constitui absurdo avaliar que uma aeronave estrangeira possa passar por uma avaria mecânica e que o resultado possa ser catastrófico em uma outra Nação que a tenha concedido permissão de sobrevoos e de pouso.

Se por acaso o piloto vier a não observar a segurança de voo e sobrevoar em altura e velocidade não permitida para uma determinada região poderá ceifar a vida de alguém que esteja em superfície, mesmo que essa pessoa não tenha dado causa para tal, estando - apenas - como qualquer ser humano que desejou tirar férias e escolheu uma localidade maravilhosa para isso. Se há exemplo, ele corresponde ao nome de Aeroporto Internacional Princesa Juliana, em *Maho Beach, St. Maarten*.

Se o voo rasante de uma aeronave - com pavilhão estrangeiro - vier a tirar a vida de alguém que esteja em *Maho Beach* e colidir, em seguida, com o trem de pouso tocando ou não o solo - por conta de uma avaria mecânica ou por erro humano - teremos o encontro - em virtude de uma única atividade - da utilização de duas convenções: a de Roma e a de Montreal. Elas seriam utilizadas dentro de uma mesma ocorrência: a passagem de um avião e o acidente com uma aeronave naquele lugar.

A vida do banhista – ou do possível turista - não poderia “valer mais” que a vida dos que se encontravam a bordo do aparelho e vice-versa. Essa é a explanação de um caso hipotético, mas a lei tem de estar à frente prevendo inúmeras circunstâncias. Neste sentido, o texto do Código Brasileiro de Aeronáutica (CBAer), de 1986, é rico pela abordagem de várias possibilidades previstas em diferentes convenções, porém carece da devida atualização, inclusive, no tocante ao índice monetário e com relação aos valores utilizados à reparação ou restituição.

Se os montantes referentes a cada modalidade de evento forem corrigidos dentro das disposições do acordado em Estado polonês e canadense, os valores descritos em Direitos

Especiais de Saque (DES) poderão ser utilizados para garantir as indenizações dentro de cada capítulo - referente às garantias, às responsabilidades e ao seguro - a serem convertidos em moeda nacional, equiparando-os às mesmas quantias destinadas em legislação doméstica, alinhando-as com as dispostas em razão de cada caso concreto previsto, ou não, nas duas convenções.

Dessa forma, naturalmente, a República Federativa do Brasil poderia prestigiar a todos com a efetividade de oferta daquilo que também tem como fundamento. Caso não consiga encontrar essa unidade, o Estado brasileiro poderá propor uma, conjuntamente com a *International Air Transport Association* (IATA), denominada de Convenção do Distrito Federal. Por esse acordo, o Estado brasileiro terá a possibilidade de conciliar dispositivos voltados a transportadores e passageiros em um único instrumento.

As propostas dentro da Convenção do Distrito Federal deverão apontar no sentido de equiparar os valores corrigidos - já conferidos pela Convenção de Montreal, de 1999, - para os Países que são membros com os montantes previstos para os que não fazem parte do Fundo Monetário Internacional (FMI), haja vista que a vítima de um possível evento danoso não foi chamada para acordar - ou não - a respeito de pactos políticos e econômicos e, desse modo, caberia a diferença de valores a ser custeada pelos Estados.

A Convenção do Distrito Federal também poderá determinar a restituição adotando – se o método bifásico, de forma a visar a chegada de um quantum para a indenização por danos morais e materiais. Dessa forma, a República Federativa do Brasil deixaria amparados cidadãos nacionais e estrangeiros, pois o ser humano tem direito de ser protegido sem que encontre quaisquer formas de distinção tendo a análise e o carinho de apreciação de cada ocorrência de maneira individualizada.

A redação da Convenção do Distrito Federal - pois será pactuada na capital do Estado brasileiro - terá como principal meta a valorização da vida do ser humano onde quer que ele esteja e para onde quer que ele vá.

Por fim, diante de valores destinados às restituições e - ou - reparações corrigidos e dispostos de forma retificada, a segunda - e última - proposta de solução para o que está pactuado - dentro do artigo 28, da Convenção de Montreal, de 1999, - será a proposta de iniciativa chamada de Lei Brasília, - nada mais apropriado para um título de uma norma, de

temática atinente ao Direito Aeronáutico, que o nome de uma cidade que tem como forma um avião - a qual abordaria, como temática, a conferência de valores incontroversos a serem destinados às vítimas, ou a seus respectivos representantes, antes mesmo de ingresso junto ao Poder Judiciário, pela garantia de seus direitos, assim como encoraja o texto da convenção firmada em Estado canadense.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Registro aeronáutico brasileiro. Disponível em: https://sistemas.anac.gov.br/aeronaves/cons_rab.asp. Acesso em: 06 fev. 2019.

BAGANHA, José Tomás. **Responsabilidade civil perante terceiros à superfície no transporte aéreo internacional**. Administração, São Paulo, v. 10, n. 36, p. 427-445, jul. 1997.

BAGANHA, José Tomás. **Responsabilidade civil perante terceiros à superfície no transporte aéreo internacional**. Administração de Macau, China, v. 10, n. 36, jul. 1997. 429 p.

B.O.M. 1ª série, número 52, 6º suplemento. 4587 p.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. **Decreto n. 32, de 18 de novembro de 1966**. Institui o Código Brasileiro do Ar. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1965-1988/Del0032.htm. Acesso em: 12 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 483, de 6 de junho de 1938**. Institui o Código Brasileiro do Ar. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-483-8-junho-1938-350803-publicacaooriginal-1-pe.html>. Art. 91. Acesso em: 26 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 5.910, de 27 de setembro de 2006**. Promulga a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, celebrada em Montreal, em 28 de maio de 1999. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2006/Decreto/D5910.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986**. Dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7565.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 7.730, de 31 de janeiro de 1989**. Institui o cruzado novo, determina congelamento de preços, estabelece regras de desindexação da economia e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L7730.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 8.078, de 11 de setembro de 1990**. Dispõe sobre a proteção do consumidor e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8078.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 10.406, de 10 de janeiro de 2002**. Institui o Código Civil. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2002/L10406.htm. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 20.704, de 24 de novembro de 1931**. Promulga a Convenção de Varsóvia, para a unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional.

Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/D20704.htm. Acesso em: 19 fev. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 21.713, de 27 de agosto de 1946**. Promulga a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago a 7 de dezembro de 1944 e firmado pelo Brasil, em Washington, a 29 de maio de 1945. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1930-1949/d21713.htm. Acesso em: 22 fev. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 52.019, de 20 de maio de 1963**. Promulga a Convenção sobre os danos causados a terceiros, na superfície, por aeronaves estrangeiras, firmada em Roma, a 7 de outubro de 1952. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-52019-20-maio-1963-391861-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 22 jan. 2019.

BRASIL. **Decreto n. 97.505, de 13 de fevereiro de 1989**. Estabelece normas e critérios para a conversão do franco-ouro Poincaré. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1989/decreto-97505-13-fevereiro-1989-448248-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. **Projeto de Lei n. 1.349, de 7 de dezembro de 1995**. Altera dispositivos da Lei n. 7.565, de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e dá outras providências. Disponível em:

https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra;jsessionid=652A0AC8D9305B96E7AF E2313E5318D9.node2?codteor=1137772&filename=Avulso+-PL+1349/1995. Acesso em: 14 fev. 2019.

BRASIL. **Projeto de Lei n. 4.093, de 10 de agosto de 1993**. Dispõe sobre a descentralização dos serviços de transporte ferroviário coletivo de passageiros, urbanos e suburbano, da União para os Estados e Municípios, e dá outras providências. Disponível em:

<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1993/lei-8693-3-agosto-1993-376934-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 13 fev. 2019.

BRASIL. Superior Tribunal de Justiça. **Agravo em Recurso Especial de n. 1.152.417**, Rio Grande do Sul. Responsabilidade Civil. Ação de cancelamento de inscrição em cadastro de inadimplentes c/c indenização por danos morais. Disponível em:

<https://stj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/505398471/agravo-em-recurso-especial-aresp-1152417-rs-2017-0202590-5/decisao-monocratica-505398504?ref=juris-tabs>. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso extraordinário n. 351.750**, Rio de Janeiro. Danos morais decorrentes de atraso ocorrido em voo internacional. Aplicação do código de defesa do consumidor. Matéria infraconstitucional. Não conhecimento. Disponível em:

<https://www.conjur.com.br/dl/decisao-barroso-dano-voo-internacional.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso extraordinário n. 636.331**, Rio de Janeiro. Recurso extraordinário com repercussão geral. 2. Extravio de bagagem. Dano material. Limitação. Antinomia. Convenção de Varsóvia. Código de Defesa do Consumidor. Disponível em:

<http://www.stf.jus.br/portal/jurisprudenciaRepercussao/verAndamentoProcesso.asp?incidente>

=4040813&numeroProcesso=636331&classeProcesso=RE&numeroTema=210. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Reclamação nº 308**, Rio de Janeiro. Relator: Min. Célio Borja. 1989.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Agravo em Recurso extraordinário n. 766.618**, São Paulo. Atraso de voo internacional – aplicação ao caso do CDC, sendo objetiva a responsabilidade do transportador – risco da atividade – fortuito interno – danos morais arbitrados em quantia consentânea com o caso concreto – sentença mantida na íntegra por seus próprios fundamentos. Disponível em: <http://portal.stf.jus.br/processos/downloadPeca.asp?id=185131157&ext=.pdf>. Acesso em: 15 jan. 2019.

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **Recurso Extraordinário n. 99.164**, São Paulo. Responsabilidade civil. Critério para a aferição do valor intrínseco do franco Poincaré, a que alude o item 4 do artigo 22 da Convenção de Varsóvia. Relator: Ministro Moreira Alves. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br:supremo.tribunal.federal;turma.2:acordao;re:1983-04-15;99164->. Acesso em: 15 jan. 2019.

DIAS, José de Aguiar. Da responsabilidade civil. 9. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Forense, 1994, v. II, p. 729 e ss *apud* BODIN DE MORAES, Maria Celina. **Conceito, função e quantificação do dano moral**. Revista IBERC, Minas Gerais, v.1.n.1, nov. fev. 2019.

FERREIRA, Uarian. **Metodologia de cálculo e atualização do crédito dos títulos franco-ouro**. Amarbrasil, Goiânia, jun. 2011. Disponível em: <http://www.amarbrasil.org.br/2011/06/16/metodologia-de-calculo-e-atualizacao-do-credito-dos-titulos-franco-ouro/>. Acesso em: 27 jan. 2019.

IATA. Disponível em: https://books.google.com.br/books?id=4m_paNfwjA0C&pg=PA22&lpg=PA22&dq=IIA+Iata+Intercarrier+Agreement,&source=bl&ots=TGUwdQIxld&sig=ACfU3U0k09ZjbWH29Qm4RrOD25GYwGzzZw&hl=pt-BR&sa=X&ved=2ahUKEwjOnfLY8Y7hAhUAIrkGHeqpAb8Q6AEwA3oECAkQAQ#v=onepage&q=IIA%20Iata%20Intercarrier%20Agreement%2C&f=false. Acesso em: 01 mar. 2019.

ICAO. Disponível em: <https://www.icao.int/pages/default.aspx>. Acesso em: 26 fev. 2019.

KANT, Immanuel. **Fundamentação da metafísica dos costumes**. Com tradução de A. P. de Carvalho. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1964.

LÔBO, Paulo Luiz Netto. **Danos morais e direitos da personalidade**. Disponível em: <http://www.egov.ufsc.br/portal/sites/default/files/anexos/7843-7842-1-PB.htm>. Acesso em: 25 fev. 2019.

MIRANDA, Pontes de. **Tratado de direito privado**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bosóí, 1958. v. 26. 30 p.

MIRANDA, Pontes de. **Tratado de direito privado**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bosóí, 1958. v. 25.

MORAES, Maria Celina Bodin de. **Conceito, função e qualificação do dano moral**. Revista IBERC. v. 1, n. 1, nov. / fev., 2019. Disponível em: https://docs.wixstatic.com/ugd/5d72ed_3547c0be6c524b258d559793d56ff427.pdf. Acesso em: 22 nov. 2018.

PEREIRA, Caio Mário da Silva. **Instituições de direito civil: contratos**. São Paulo: Forense, 2015. v. 3. 517 p.

PIZZARO, Daniel. *Daños*, *apud*. CAVALIERI FILHO, Sérgio. **Programa de responsabilidade civil**. São Paulo: Malheiros, 1997.

SANSEVERINO, Paulo de Tarso Vieira. **Cláusula geral de risco e a jurisprudência dos Tribunais Superiores**. Superior Tribunal de Justiça. Doutrina. Edição Comemorativa - 25 anos. Brasília, abril de 2014.

SELEILLES, Raymond. Les Accidents du Travail et la Responsabilité Civile. Paris: A. Rousseau, 1897. p. 21 - 22 *apud*. SILVA, Wilson Mello da. **Responsabilidade sem culpa**. São Paulo, Saraiva, 1974.

SILVA, Wilson Mello da. **Responsabilidade sem culpa**. São Paulo: Saraiva, 1974.

SOUZA, Andrea Mazzaro de; MATALON, Paula Mazzaro de Souza. **Responsabilidade civil objetiva**: das excludentes de nexo de causalidade e a teoria do risco integral. Revista Jus Navigandi, Teresina, ano 17, n. 3264, 8 jun. 2012. Disponível em: <https://jus.com.br/artigos/21951>. Acesso em: 01 mar. 2019.

SOUZA, Carlos Affonso Pereira de. **Teoria geral das obrigações e dos contratos**. 4. ed. Rio de Janeiro: FGV, 2013.